



COMMISSARIO DELEGATO PER L'EMERGENZA DELLA
MOBILITA' RIGUARDANTE LA A4 (TRATTO VENEZIA-TRIESTE)
ED IL RACCORDO VILLESSE-GORIZIA

Ordinanza del Presidente del Consiglio dei Ministri
n° 3702 del 05 settembre 2008 e s.m.i.

Prot. n. PROT. EM. 0000054 COM

Trieste, 24/11/2022

Spett.le
**MINISTERO DELL'AMBIENTE E DELLA SICUREZZA
ENERGETICA
DIREZIONE GENERALE VALUTAZIONI AMBIENTALI
DIVISIONE V – PROCEDURE DI VALUTAZIONE V.I.A. E
V.A.S.
va@PEC.mite.gov.it**

Spett.le
**COMMISSIONE TECNICA DI VERIFICA DELL'IMPATTO
AMBIENTALE
VIA E VAS – SERVIZIO V
ctva@pec.minambiente.it**

Spett.le
**MINISTERO DELLA CULTURA
DIREZIONE GENERALE ARCHEOLOGIA, BELLE ARTI E
PAESAGGIO – SERVIZIO V
dg-abap.servizio5@pec.cultura.gov.it**

Spett.le
**REGIONE VENETO
DIREZIONE VALUTAZIONI AMBIENTALI U.O. V.I.A.
valutazioniambientalisupportoamministrativo@pec.regione.veneto.it**

Spett.le
**CITTÀ METROPOLITANA DI VENEZIA
Palazzo Cà Corner
San Marco 2662
30124 - VENEZIA VE
protocollo.cittametropolitana.ve@pecveneto.it**

Spett.le
**COMUNE DI S.STINO DI LIVENZA
Piazza Aldo Moro, 1
30029 - San Stino di Livenza (VE)
comune.sanstinodilivenza.ve@pecveneto.it**

Spett.le
**COMUNE DI ANNONE VENETO
Piazza Vittorio Veneto, 1
30020 – Annone Veneto (VE)
comuneannoneveneto@legalmail.it**



COMMISSARIO DELEGATO PER L'EMERGENZA DELLA
MOBILITA' RIGUARDANTE LA A4 (TRATTO VENEZIA-TRIESTE)
ED IL RACCORDO VILLESSE-GORIZIA

Ordinanza del Presidente del Consiglio dei Ministri
n° 3702 del 05 settembre 2008 e s.m.i.

Oggetto: [ID: 8574] — COMMISSARIO DELEGATO PER L'EMERGENZA DELLA MOBILITA' RIGUARDANTE L'AUTOSTRADA A4 (TRATTO VENEZIA — TRIESTE) ED IL RACCORDO VILLESE — GORIZIA (O.P.C.M n. 3702 del 5 settembre 2008 e ss.mm.ii.) - Progetto definitivo "Ampliamento della A4 con la Terza corsia. II Lotto: Tratto San Donà di Piave - Svincolo Alvisopoli. Sub-lotto 3: Asse Autostradale. Nuovo svincolo e casello di San Stino di Livenza" - Comuni di localizzazione: San Stino di Livenza (VE), Annone Veneto (VE) - Procedura di Valutazione di Impatto Ambientale Statale ai sensi dell'art.23 del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii. integrata con la Valutazione di incidenza, ai sensi dell'art. 5 del D.P.R. 357/1997 e verifica del Piano preliminare di utilizzo terre, ai sensi dell'art. 24 del D.P.R. 120/2017.
Controdeduzioni sulle osservazioni formulate dagli intervenuti ai sensi dell'art. 24, comma 3, del D.Lgs. 152/2006 s.m.i..

Lo scrivente, in qualità di Responsabile Unico del Procedimento dell'opera sottoposta alla procedura di Valutazione di Impatto Ambientale di cui all'oggetto, ritiene di formulare, ai sensi dell'art. 24, comma 3, del D.Lgs. 152/2006 s.m.i., le proprie controdeduzioni ad alcune osservazioni e ad alcuni pareri pervenuti nell'ambito della citata procedura di V.I.A..

Le note riportate sul portale del Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica (M.A.S.E. ex Mi.T.E.) risultano:

- Città Metropolitana di Venezia (prot. n. 64048 del 03/11/2022; MiTE prot. registro ufficiale ingresso n. 0137259 del 04/11/2022);
- Comune di S. Stino di Livenza (prot. n. 0018963 del 10/10/2022; MiTE prot. registro ufficiale ingresso n. 0124909 del 10/10/2022);
- Comune di Annone Veneto (prot. n. 12927 del 18/10/2022; MiTE prot. registro ufficiale ingresso n. 0129374 del 18/10/2022).

Inoltre sul portale del M.A.S.E. è pervenuto il seguente parere:

- Ministero della Cultura, Direzione Generale Archeologia, Belle Arti e Paesaggio, Servizio V (prot. n. 0040681-P del 14/11/2022; MiTE prot. registro ufficiale ingresso n. 0141556 del 14/11/2022).

Infine, via PEC è pervenuto in data 18/11/2022 il seguente D.D.R. della Regione Veneto (prot. n. 535454 del 18/11/2022:

- D.D.R. n. 54 del 16/11/2022 con relativo allegato "Parere n. 192 del C.T.R. V.I.A. del 26/10/2022.

Di seguito sono riportate le controdeduzioni ad alcune delle osservazioni contenute nelle note sopra elencate.

Parere n. 192 del 26/11/2022 allegato al D.D.R. n. 54 del 16 novembre 2022 della Regione Veneto

Con riferimento alle considerazioni, ai chiarimenti e agli approfondimenti elencati nel capitolo 10 "Valutazioni conclusive" dell'Allegato A al parere favorevole di compatibilità ambientale della Regione Veneto (D.D.R. n. 54 del 16 novembre 2022), si rappresenta quanto segue.

Punto B

In merito alla richiesta di cui al primo periodo del punto B, relativo alla realizzazione del completamento



COMMISSARIO DELEGATO PER L'EMERGENZA DELLA
MOBILITA' RIGUARDANTE LA A4 (TRATTO VENEZIA-TRIESTE)
ED IL RACCORDO VILLESSE-GORIZIA

Ordinanza del Presidente del Consiglio dei Ministri
n° 3702 del 05 settembre 2008 e s.m.i.

della S.R. 18 tangenziale "Giuseppe Pancino" dalla S.S. 14 sino alla S.P. 59, si osserva che lo studio del traffico allegato allo S.I.A. ha preso in considerazione anche uno scenario infrastrutturale che prevede la realizzazione di tale completamento, in quanto opera già prevista nel P.R.G.C. del Comune di San Stino di Livenza. Lo studio del traffico ha constatato che, effettivamente, la realizzazione del nuovo casello di San Stino di Livenza e il completamento della S.R. 18 sono due interventi sinergici, nel senso che i positivi effetti già ottenibili con la sola realizzazione del nuovo casello risulterebbero ancora più marcati con la realizzazione del completamento, in quanto il traffico avente quale O/D la S.P. 59, tra cui tutto il traffico turistico generato da Caorle, si trasferirebbe sul nuovo percorso, evitando così l'attraversamento del centro abitato di San Stino di Livenza.

La richiesta del completamento appare quindi motivata. In questa sede appare opportuno segnalare unicamente che la necessità di ottemperare pienamente al D.M. 05/11/2001 in fase di progettazione definitiva della tangenziale potrebbe comportare lo sviluppo di un tracciato non pienamente congruente con quello attualmente previsto nel P.R.G.C. del comune di San Stino di Livenza e dall'originale progetto di Veneto Strade.

Rimane inteso, inoltre, che il completamento della tangenziale non potrebbe rimanere in capo alla Società concessionaria e quindi la sua realizzazione è comunque subordinata alla preventiva individuazione, d'intesa con la Regione Veneto, dell'ente che ne curerà la gestione ed a cui intestare le aree necessarie alla sua realizzazione.

Il secondo periodo del punto B riprende la richiesta formulata dal Comune di San Stino di Livenza di realizzare un parcheggio sull'area dell'attuale casello di San Stino di Livenza che sarà dismesso. A tal proposito si osserva che tale area rientra tra quelle interessate dal progetto definitivo del II lotto dell'ampliamento dell'autostrada A4 con la terza corsia, già approvato dal Commissario Delegato con il Decreto n. 236 del 9 aprile 2013. Il progetto approvato prevede che su tale area sia eseguito un intervento di rinverdimento che rientra tra le opere mitigative del progetto approvato. Va inoltre osservato che quest'area è intestata alla concessionaria S.p.A. Autovie Venete, ma rientra tra i beni devolvibili all'ente concedente, ovvero il M.I.T.. La realizzazione di un parcheggio su tale area è quindi un intervento tecnicamente possibile, la cui fattibilità andrà tuttavia approfondita in sede di progettazione esecutiva dell'ampliamento dell'autostrada A4 con la terza corsia, in quanto essa è certamente subordinata alla conferma che la gestione, la manutenzione e la responsabilità del parcheggio rimanga in capo al soggetto richiedente, ovvero al Comune di San Stino di Livenza, e che tale conferma sia formalizzata attraverso la sottoscrizione di apposita convenzione o la cessione dell'area allo stesso Comune, previo assenso del M.I.T. in quanto l'area, come detto, rientra tra i beni devolvibili della Società concessionaria. Proprio in ragione di questo ultimo aspetto, peraltro, appare di dubbia effettiva realizzabilità l'installazione su tale area di pannelli fotovoltaici a servizio di una non meglio definita "comunità energetica", a meno che non sia in futuro confermata la cessione dell'area al Comune. Alla luce di questa non banale situazione amministrativa (area già rientrante in un altro progetto definitivo approvato di un'opera "legge obiettivo" e facente parte dei beni devolvibili della concessionaria, il cui utilizzo è quindi soggetto all'approvazione dell'ente concedente), appare inopportuno imporre la realizzazione di tale parcheggio quale prescrizione vincolante per la realizzazione del nuovo svincolo di San Stino di Livenza. Rimane inteso che la Stazione appaltante nel prosieguo del procedimento promuoverà comunque l'approfondimento della tematica con i diversi soggetti coinvolti nel tentativo di trovare una soluzione condivisa.

Punto C

Il punto C riprende la richiesta formulata dal Comune di Annone Veneto di prevedere l'asfaltatura e l'illuminazione della controstrada (via Fosson) di collegamento tra via Paludi e la rotatoria di progetto con



COMMISSARIO DELEGATO PER L'EMERGENZA DELLA
MOBILITA' RIGUARDANTE LA A4 (TRATTO VENEZIA-TRIESTE)
ED IL RACCORDO VILLESSE-GORIZIA

Ordinanza del Presidente del Consiglio dei Ministri
n° 3702 del 05 settembre 2008 e s.m.i.

cui il nuovo casello si innesta sulla tangenziale "Giuseppe Pancino", nonché la trasformazione dell'innesto di tale controstrada su via Paludi con una rotonda.

Con riferimento a tale considerazione della Regione, va osservato che il progetto prevede la realizzazione di tale controstrada in sostituzione della strada bianca esistente che attualmente corre sul lato sud in fregio all'autostrada A4 (via Fosson). Questa strada bianca svolge una funzione prettamente interpodereale, configurandosi quindi come una strada a destinazione particolare. Pertanto, la controstrada di progetto che la sostituisce, che analogamente alla strada attuale corre in fregio al nuovo casello per minimizzare il consumo di territorio, è stata classificata strada locale a destinazione particolare e, come tale, non soggetta all'applicazione del D.M. 5/11/2001. Un tanto è confermato anche dallo stesso Comune, che nella nota di richiesta prot. 12927 del 18/10/2022 precisa che la controstrada deve prevedere il "*transito limitato ai mezzi di portata a pieno carico inferiore a 3,5 t*".

Pertanto, ferma restando la necessità di ottenere l'impegno del Comune richiedente ad assumere in carico la gestione, la manutenzione e la responsabilità della controstrada (come già oggi è per la strada bianca che la controstrada sostituirà), si conferma la realizzabilità dell'asfaltatura di tale controstrada, ferma però restando la sua funzione e, quindi, la sua classificazione a strada locale a destinazione particolare e, come tale, la sua non assoggettabilità al D.M. 5/11/2001. Un tanto anche considerato che l'accesso al nuovo casello da parte della frazione di Loncon è comunque garantito attraverso sia la S.P. 60, sia la S.P. 61.

Al contrario, sia per contenere il consumo di energia elettrica, sia per limitare l'inquinamento luminoso, sia ancora per ridurre la possibilità di abbagliamenti del traffico autostradale in particolari condizioni di luminosità, non appare condivisibile la richiesta del Comune di illuminare l'intera controstrada posta in fregio allo svincolo e all'autostrada A4, in quanto la stessa ricade in territorio completamente extraurbano e non vi è alcuna norma tecnica che ne impone l'illuminazione.

Punto E

Con riferimento alle considerazioni di cui al punto E si rappresenta quanto segue. Dallo studio del traffico (elaborato 2011S000100) allegato al S.I.A., si evince una ridistribuzione dei flussi di traffico sulla S.R. 18 a seguito dell'innesto su di essa del nuovo casello. In particolare, a sud della nuova rotonda di innesto del casello è previsto un incremento dei flussi, mentre a nord è prevista una consistente diminuzione del traffico.

Considerato quanto sopra e che l'attuale rotonda tra la S.R. 18 e via Fosson è posta a nord della futura rotonda di innesto del nuovo casello sulla stessa S.R. 18, ricordando anche che, a seguito della realizzazione del nuovo casello, l'attuale via Fosson diverrà una strada a fondo cieco a servizio di poche attività, non pare necessaria la richiesta ridefinizione geometrica della rotonda con via Fosson e dei relativi bracci di innesto, in quanto i futuri volumi di traffico certamente non peggioreranno l'attuale livello di servizio della rotonda, recentemente realizzata.

Per quanto riguarda la resistenza meccanica della pavimentazione, è stata svolta un'analisi della vita residua della sovrastruttura attraverso la procedura empirica proposta dall'AASHTO Guide, verificando il numero di passaggi equivalenti sopportabili dalla struttura con il nuovo flusso veicolare dedotto dallo studio del traffico già richiamato.

La stratigrafia e le caratteristiche dei materiali della pavimentazione esistente lungo la S.R. 18 sono state desunte dal progetto as-built fornito da Veneto Strade S.p.A.. Inoltre, si è tenuto conto del degrado dei materiali dovuto al tempo trascorso dalla costruzione della strada considerando dei coefficienti minori (peggiorativi) per il calcolo della capacità portante della pavimentazione.

Per quanto riguarda il traffico, la verifica ha considerato i transiti già avvenuti dal momento della costruzione



COMMISSARIO DELEGATO PER L'EMERGENZA DELLA
MOBILITA' RIGUARDANTE LA A4 (TRATTO VENEZIA-TRIESTE)
ED IL RACCORDO VILLESSE-GORIZIA

Ordinanza del Presidente del Consiglio dei Ministri
n° 3702 del 05 settembre 2008 e s.m.i.

fino ad oggi, oltre a tenere conto, per gli anni futuri, delle previsioni di incremento dei flussi che discendono dal già citato studio del traffico.

L'esito delle analisi svolte ha portato a stimare una vita residua della pavimentazione esistente pari a 13 anni, al termine dei quali, per garantire la funzionalità del pacchetto stradale, sarà probabilmente sufficiente procedere ad un intervento di manutenzione ordinaria, quale il rifacimento del pacchetto di usura. In questa fase, quindi, non pare necessario alcun intervento sulla pavimentazione della S.R. 18.

Punto F

Relativamente alle richieste di integrazioni e approfondimenti relative a:

- Piano per la sistemazione e la gestione delle aree a verde, delle aree attrezzate e di lami-nazione – fitodepurazione (punto F.1);
- Piano Ambientale di Cantierizzazione da sottoporre alla verifica di ARPAV (punto F.3);
- Piano di Monitoraggio Ambientale P.M.A. (punto F.4);

si ritiene di precisare che la “fase di successiva progettazione”, dato il dettaglio richiesto, dovrà necessariamente essere quella del Progetto Esecutivo.

Punto F.2

Relativamente alla seconda osservazione sulla componente rumore, che richiede che “la valutazione dei livelli notturni deve essere estesa anche ai “ricettori non residenziali”, per i quali si ritiene non giustificato escludere a priori l'eventualità di presenza continuativa di persone in periodo notturno”, si specifica quanto segue.

Per la redazione dello studio acustico (elab. S.00.02.4.0) i ricettori sono stati analizzati nel dettaglio (elab. S.00.02.4.3 Schede censimento dei ricettori), non solo sotto il profilo localizzativo (ID, posizione, destinazione d'uso, documentazione fotografica, ecc.), ma, in particolare, anche per quanto riguarda la verifica di consistenza degli immobili ad uso residenziale (in 5 livelli: abitato, non abitato, abbandonato, rudere, demolito/trasformato). Da tale ricognizione, sono emersi ricettori “residenziali” (abitazioni), “non residenziali” (aviosuperficie, culto), “scuola” (asilo nido, scuola dell'infanzia), ecc..

Pertanto, si ritiene che l'analisi sui ricettori sia stata condotta con un livello di dettaglio che possa obiettivamente escludere la presenza continuativa di persone in periodo notturno, rendendo, quindi, non necessaria alcuna verifica ulteriore sui ricettori esclusi dallo studio.

Punto F.6

Il parcheggio scambiatore in progetto è collocato in adiacenza al nuovo casello ed è quindi lontano dal centro abitato e da qualsiasi servizio alberghiero e di ristoro. Tali caratteristiche lo rendono, quindi, adatto a soddisfare le tipiche esigenze degli utenti delle autovetture che utilizzano il parcheggio in prossimità di un casello autostradale per lasciare parcheggiate alcune autovetture e proseguire il viaggio assieme su un'unica autovettura (car pooling). Al contrario, gli autisti dei veicoli pesanti, dovendo sostare assieme al loro mezzo per lungo tempo, prevalentemente nelle ore notturne e nei giorni festivi, sono alla ricerca proprio di tale tipologia di servizi. Per questa ragione si ritiene che il parcheggio in progetto non abbia le caratteristiche adatte ad essere impiegato per la sosta di mezzi pesanti. Qualora fosse confermata tale necessità, potrebbe risultare più adatto allo scopo – fermo restando quanto sopra precisato al punto B – il parcheggio richiesto



COMMISSARIO DELEGATO PER L'EMERGENZA DELLA
MOBILITA' RIGUARDANTE LA A4 (TRATTO VENEZIA-TRIESTE)
ED IL RACCORDO VILLESSE-GORIZIA

Ordinanza del Presidente del Consiglio dei Ministri
n° 3702 del 05 settembre 2008 e s.m.i.

dal comune di San Stino di Livenza sull'area del vecchio casello, in quanto in prossimità di esso sono presenti alcune attività commerciali.

Inoltre, considerate le notevoli dimensioni degli stalli per i veicoli pesanti, l'area del parcheggio in progetto non risulta sufficiente ad ospitare sia i veicoli leggeri, sia i veicoli pesanti con i relativi servizi. Infine, trovandosi l'area di parcheggio all'esterno della competenza autostradale, vale quanto sopra esposto in merito al precedente Punto B: la società concessionaria non potrà in nessun caso assumersi l'onere della gestione dell'area e dei relativi servizi, dei quali si dovrà eventualmente occupare un altro Ente da individuare preliminarmente alla realizzazione dell'opera.

Osservazioni Comune di Annone Veneto di cui alla nota prot. 12927 del 18/10/2022

Per quanto riguarda le richieste del comune di Annone Veneto, si rimanda a quanto già riportato al precedente punto C relativo alla Regione Veneto, con la sola seguente precisazione in merito alla richiesta di cui al punto c) della nota, relativa alla realizzazione di una nuova rotatoria in corrispondenza dell'incrocio tra via Zovatto e via Paludi (S.P. 60).

La richiesta non appare direttamente correlata alla sostenibilità ambientale dell'opera in progetto, tanto che non è stata recepita nemmeno dalla Regione nella propria istruttoria.

Ad ogni modo si evidenzia che dallo studio del traffico allegato allo S.I.A. oggetto di verifica (elaborato S.00.01.0.0) emerge che il traffico sulla S.P. 60 nello scenario di progetto rimane pressoché invariato rispetto allo scenario esistente, contrariamente a quanto affermato dal comune a supporto della richiesta.

Osservazioni della Città metropolitana Venezia di cui alla nota prot. n. 64048 del 03/11/2022

Con riferimento alle osservazioni pervenute da parte della Città metropolitana di Venezia e, in particolare, in merito al punto b) di cui al primo elenco nella seconda pagina della nota, si evidenzia che lo studio del traffico allegato allo Studio di Impatto Ambientale, elaborato S.00.01.0.0, già comprende la rotatoria tra la S.S. 14 e la S.R. 18 tangenziale "Giuseppe Pancino".

Esaminando tale studio e, in particolare, confrontando i flussi tra lo scenario infrastrutturale esistente e quello di progetto, che oltre al nuovo casello comprende anche il completamento dell'allargamento della A4 con la terza corsia, si osserva una redistribuzione generale dei flussi sulla rete infrastrutturale. Infatti, a seguito della maggiore attrazione esercitata dall'asta dell'autostrada A4 con la terza corsia, lo scenario prevede che parte del traffico di media percorrenza, che oggi circola sulle strade extraurbane principali e secondarie, si riverserà sull'asse autostradale. Tale fenomeno si osserva pure lungo la S.S. 14, anche in corrispondenza dell'intersezione a rotatoria con la S.R. 18, i cui due bracci di innesto sull'arteria statale saranno caricati in misura inferiore rispetto a quanto accadrebbe mantenendo la configurazione infrastrutturale odierna.

Si osserva, peraltro, che la S.S. 14 rientra nelle competenze di Anas S.p.A. che in questa sede non ha ritenuto di dover avanzare alcuna osservazione in merito agli interventi progettati.

Da ultimo, per quanto riguarda le varianti urbanistiche e l'autorizzazione per le SS.PP. che la nota precisa deve essere richiesta, si ricorda che l'art. 3, comma 2, dell'O.P.C.M. 3702/2008 dispone che "... l'approvazione del progetto definitivo sostituisce, ad ogni effetto, visti, pareri, autorizzazioni e concessioni di competenza di organi statali, regionali, provinciali e comunali, costituisce ove occorra, variante agli strumenti urbanistici e comporta dichiarazione di pubblica utilità, urgenza ed indifferibilità dei lavori ...".



COMMISSARIO DELEGATO PER L'EMERGENZA DELLA
MOBILITA' RIGUARDANTE LA A4 (TRATTO VENEZIA-TRIESTE)
ED IL RACCORDO VILLESSE-GORIZIA

Ordinanza del Presidente del Consiglio dei Ministri
n° 3702 del 05 settembre 2008 e s.m.i.

Conclusione

Come già evidenziato nell'istanza di V.I.A. e nello Studio di Impatto Ambientale, la presente procedura approvativa si colloca nel contesto di una sorta di "corto circuito" amministrativo, che, allo stato attuale, di fatto impedisce la costruzione di una porzione importante del tratto mancante dell'ampliamento con la terza corsia dell'autostrada A4. Il progetto definitivo del II lotto, all'interno del quale ricade il casello di San Stino esistente, di cui è prevista la demolizione, è stato infatti già approvato, ma non può essere realizzato finché non viene approvato il progetto del nuovo casello di San Stino di Livenza, il cui spostamento deriva da alcune prescrizioni formulate dal C.I.P.E. nell'ambito dell'approvazione del progetto preliminare dello stesso ampliamento con la terza corsia dell'autostrada A4.

Pertanto, onde evitare di trovarsi nuovamente in una situazione analoga a quella sopra descritta, si chiede sin d'ora che, qualora si ritenga necessario accogliere qualcuna delle osservazioni che richiedono di realizzare una o più opere aggiuntive (prima fra tutte il motivato completamento del secondo stralcio della S.R. 18 tangenziale "Giuseppe Pancino" di cui al punto B dell'Allegato A della DDR n. 54/2022 della Regione Veneto) - in quanto evidentemente ritenute necessarie per assicurare la compatibilità ambientale del progetto del nuovo casello di San Stino di Livenza - anche la loro compatibilità ambientale sia decretata unitamente a quella del casello.

A tal fine, il Proponente si rende disponibile a produrre, in sede di integrazioni ai sensi dell'art. 24 comma 4 del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i., ogni elaborato di approfondimento che Codesto Spettabile Ministero riterrà necessario per consentire l'espressione di compatibilità ambientale dell'intervento nella sua globalità: nuovo svincolo e eventuali opere aggiuntive ritenute necessarie da codesto spettabile Ministero.

Distinti saluti

IL RESPONSABILE UNICO DEL PROCEDIMENTO

- ing. Paolo Perco -

Firmato digitalmente ai sensi dell'art. 24 del D.Lgs. 82/2005 e s.m.i.



Paolo Perco
25.11.2022
09:23:29
GMT+01:00